

RAPPORT

ET PROJET DE DÉCRET,

PRÉSENTÉS

AU NOM DES COMITÉS DE SALUT PUBLIC ET DES TRAVAUX PUBLICS,

Sur la reprise des travaux de Cherbourg ;

Par le Citoyen OBELIN, Représentant du Peuple ;

Imprimés par ordre de la Convention nationale.

Citoynns collègues,

Je viens, au nom de vos comités de salut public et des travaux publics, appeler quelques instans votre attention sur un objet dont l'importance, sentie dans tous les temps, doit l'être plus forte-

ment encore dans les circonstances où nous nous trouvons ; il s'agit des travaux de Cherbourg.

La nature qui a répandu avec tant de largesse ses bienfaits sur la France, lui avoit cependant refusé un avantage infiniment précieux pour elle, sous les rapports politiques et commerciaux, celui d'avoir dans la Manche une rade sûre et commode, qui pût offrir un asyle à nos vaisseaux battus par la tempête ou poursuivis par des forces supérieures.

Sur une côte d'environ 200 lieues de développement, la baie de Cherbourg avoit paru être le seul endroit propre à procurer cet avantage. Elle offroit tout-à-la fois une vaste étendue de douze cent mille toises quarrées, propre à contenir un grand nombre de gros vaisseaux, une profondeur suffisante pour les tenir à flot en tout temps, même au moment des plus basses mers, et un excellent mouillage : mais l'ouvert de cette baie, d'environ quatre mille toises de développement, la laissoit exposée aux coups de vent qui règnent fréquemment dans ce parage, depuis l'*ouest nord-ouest* jusqu'à l'*est nord-est* en passant par le nord ; et les chocs violens des vagues, venant du large, la rendoient extrêmement périlleuse et même absolument impraticable dans les gros temps.

Pour procurer à cette rade l'abri qui lui manquoit, on conçut, en 1783, l'idée hardie d'en fermer l'ouvert, au moyen d'une digue artificielle de dix-neuf cents toises de longueur, en y laissant des passes d'une largeur suffisante pour l'entrée et la sortie des flottes et des convois.

Le premier projet fut d'employer à cet effet des cônes en charpentes, remplis de pierres ou de maçonnerie et posés base à base : mais ces masses énormes, malgré leur poids, malgré leur forme propre à leur donner le plus grand degré d'inertie, ne purent résister à la violence des flots ; la plupart de ces cônes urent ébranlés, quelques-uns furent renversés ou

fracassés, et, après des dépenses excessives, ce projet gigantesque fut abandonné ; on préféra d'y substituer une digue continue, exécutée à pierre perdue, dans la même direction que l'immersion des cônes avoit déterminée.

Ce nouveau projet s'exécutoit avec des travaux et des dépenses considérables : vers la fin de 1790, la digue avoit déja trente-six pieds de hauteur sur quarante-cinq toises de base dans toute sa longueur, et son sommet s'élevoit de trois à quatre pieds au-dessus du niveau des plus basses mers de vive eau.

L'opinion de tout le monde n'étoit pas la même sur les avantages qu'on pouvoit se promettre de ces travaux; les uns paroissoient douter de leur solidité, et des affaissemens sensibles qu'on avoit observés dans quelques parties de cette digue sembloient justifier ces inquiétudes : d'autres vouloient élever des doutes jusque sur la permanence du fond de la rade, et soutenoient qu'il ne pouvoit manquer d'éprouver un surhaussement progressif, tant par les débris des pierres dont la digue est formée, que par les alluvions qui devoient infailliblement résulter de l'action de la mer sur les côtes qui environnent la rade.

Cette diversité d'opinions sur les avantages qu'on pourroit tirer des ouvrages qui s'exécutoient à Cherbourg, sur les moyens employés pour leur construction, enfin sur l'ensemble des projets, détermina l'assemblée législative à faire nommer, en 1792, une commission composée de deux ingénieurs militaires, deux ingénieurs des ponts et chaussées, deux officiers de la marine nationale, et deux pilotes pris sur les lieux, pour vérifier les travaux faits à Cherbourg, pour proposer tous les moyens de perfection, et même les constructions nouvelles qu'elle jugeroit convenables et utiles au complément de cet établissement, sous les rapports militaires et commerciaux.

Un choix sage et judicieux forma cette commission de membres dont les lumières et l'expérience pou-

voient déja inspirer une grande confiance, que des rapports précis, lumineux et satisfaisans, ont ensuite parfaitement justifiée. Il résulte de ces rapports :

1°. Que les travaux exécutés à Cherbourg peuvent être utiles et profitables.

2°. Que si dans son état actuel et à la hauteur où elle est parvenue, la digue ne peut encore procurer à nos vaisseaux un abri constamment sûr et commode dans tous les temps, on aura complétement cet avantage en l'élevant jusqu'au niveau du point que peuvent atteindre les plus fortes vagues, c'est-à-dire, neuf pieds au-dessus du niveau des plus hautes marées.

3°. Que les affaissemens qu'on a pu observer dans quelques parties de cette digue, n'ayant eu pour cause que la mobilité des petites pierres qui ont été employées à la construire, on pourra prévenir cet inconvénient et assurer à la digue la plus parfaite stabilité, en recouvrant son talus du côté de la mer, et son couronnement, avec de gros blocs de vingt à vingt-cinq pieds cubes.

4°. Que, d'après les recherches les plus attentives, les expériences les plus exactes et les plus précises sur la qualité du fond de la rade, sur la possibilité des dépôts et attérissemens, et sur la bonté du mouillage, le gouvernement doit être complétement rassuré sur les doutes qu'il pourroit avoir conçus à cet égard; qu'il peut compter sur la bonté de la rade de Cherbourg, pour la tenue des vaisseaux qui seront au mouillage, et qu'elle pourra en contenir un assez grand nombre pour faire de Cherbourg un centre de forces maritimes qui donneroit les plus grands avantages à notre marine militaire.

La crainte de vous distraire trop long-temps des autres objets qui réclament également votre attention, ne me permet pas de vous donner ici le développement des raisonnemens et des preuves solides qui justifient toutes ces assertions; je me bornerai à vous dire qu'elles ont présenté tous les caractères

de l'évidence, tous les motifs de la plus parfaite conviction, à l'assemblée des ponts et chaussées, à la commission des travaux publics et à vos comités.

Vous pourriez vous procurer la même conviction, en ordonnant l'impression du rapport de la commission créée pour l'examen des travaux de Cherbourg ; et vos comités ont pensé que si des motifs de prudence pouvoient empêcher de divulguer la partie de ce rapport qui concerne les fortifications et la défense de cette rade, vous pouviez, sans aucun danger, faire une chose agréable au public et très-utile aux progrès des sciences, en publiant celle qui est relative aux travaux civils, et qui contient des recherches et des observations infiniment précieuses sur le mouvement des marées, sur les effets des courans et du choc des vagues, sur la forme et la construction des ouvrages hydrauliques.

S'il ne peut plus y avoir aucun doute sur l'utilité des ouvrages déja exécutés à Cherbourg, il ne peut en rester davantage sur la nécessité de les continuer ; la reprise de ces ouvrages est même d'autant plus urgente, que leur achèvement pourra seul assurer leur parfaite stabilité, et prévenir les dégradations auxquelles sans cela ils resteroient encore exposés.

La commission des travaux de Cherbourg a pensé que quelqu'activité qu'on voulût mettre dans l'exécution de la digue, il falloit au moins trois ans pour la conduire à sa perfection ; elle a évalué ce travail à 18 millions d'après les prix de 1793 : ce seroit par conséquent un fonds de 6 millions par an.

Mais il faut observer que ces travaux étant interrompus depuis plusieurs années, il est indispensable de faire des dispositions préparatoires pour donner aux différens ateliers toute l'activité convenable.

Ces dispositions consistent 1°. dans des réparations à faire au port du Becquet pour le mettre en état de recevoir les chasses-marées qui doivent trans-

porter les pierres de la carrière la plus importante dont on puisse disposer ;

2°. Dans la fabrication des outils nécessaires pour l'exploitation des carrières ;

3°. Dans le rassemblement successsif des ouvriers à employer à cette exploitation ;

4°. Dans la construction des chasses-marées et des barques de transport.

La commission des travaux publics a proposé de s'occuper incessamment de ces préparatifs, et de disposer les choses de manière que l'extraction des matériaux fût mise en activité pendant l'hiver prochain. Elle évalue à quinze cent mille livres la dépense que ces préparatifs pourront entraîner.

Elle a proposé en outre de faire également quelques réparations infiniment urgentes et indispensables au port marchand de Cherbourg, dont les jetées n'ont pas été rétablies depuis qu'en 1758 elles ont été détruites par les Anglais.

La commission des travaux publics a pensé qu'en employant un million pour les réparations urgentes du port marchand de Cherbourg, on feroit tout ce qu'il est possible d'entreprendre pendant le reste de cette campagne. Ainsi les travaux de Cherbourg exigeroient, pour être commencés cette année, un fonds de 2 millions 500 mille livres.

Vos comités ayant trouvé ces diverses propositions utiles et sages à tous égards et sous tous les rapports d'intérêt public, m'ont chargé de vous proposer le projet de décret suivant.

PROJET DE DÉCRET.

La Convention nationale, après avoir entendu le rapport de ses comités de salut public et des travaux publics, décrète ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

La Convention ordonne l'impression de la partie du rapport de la commission des travaux de Cherbourg, relative aux ouvrages hydrauliques, dont il sera délivré un exemplaire à chacun des membres de la Convention.

II.

La trésorerie nationale tiendra à la disposition de la commision des travaux publics la somme de deux millions cinq cent mille livres, pour être employée aux travaux préparatoires à la construction de la digue de Cherbourg, et à la réparation du port marchand, conformément aux projets présentés par la commission.

DE L'IMPRIMERIE NATIONALE.
Brumaire, an IV.

Mont-blanc

Philipe fils

Anneci

ass. nationale